

CA1  
T360  
-M17

3 1761 11648105 2

# Marine Safety

JUNE 10 \* AUTUMN 2002

## Improving Safety for Domestic Vessels

**T**ransport Canada's commitment to improving safety at sea is the impetus behind the latest round of changes in regulations and training — most with a strong focus on small commercial vessels.

Although Canada already has an enviably low accident rate, improving safety is always a priority. However, statistics demonstrate that the majority of marine accidents and fatalities in Canada involve small vessels. Tragically illustrating the fact was the drowning of two school-age passengers when the tour boat *True North II* sank on June 16, 2000, in Georgian Bay. The incident has highlighted the need for increased safety measures and a heightened safety culture regarding small vessels.

### WHAT WE ARE DOING...

A major factor in safety, the new *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), will take final shape when the current regulatory reform emphasizing small vessels is complete. The CSA 2001 will allow the entire marine community to operate in a manner that is safe, efficient, environmentally sound, and responsive to the needs of Canadians.

A project team has been hard at work consulting with clients across Canada and coordinating the development of the new Small Vessel Regulations. Amendments to existing regulations requiring passenger safety briefings and life saving equipment were recently implemented.

In the spring of 2003, Transport Canada Marine Safety will roll out a new **safety regime** for domestic vessels. The new regime applies to small commercial vessels up to 150 gross tons. This includes a significant number of vessels of 15 gross tons or less, carrying 12 or fewer passengers, which may not have been previously inspected. When fully implemented, the new safety regime will apply to more than 90% of Canada's domestic fleet.

To help in this regard, Marine Safety has delegated certain services for larger vessels to classification societies. The shift provides a greater opportunity for Marine Safety to focus on the priorities and partnerships that promote marine safety for all commercial vessels in Canada.

The new safety regime will cover such areas as inspections, vessel requirements, inspector and operator training, and passenger awareness. Development of a safety regime for fishing vessels, similar to the one for small commercial vessels, is also underway.

...continued on page 8

## Review

### Table of Contents

Remarks from the Director General	2
Working Together...	3
New Transport Canada Publications Online	4
The Task Ahead — CSA 2001 Regulatory Reform	5
Online Training Launched	6
Marine Fire Protection	7
A Fond Farewell to Bud Streeter	10
Retirement Celebrations	11
New Training Approach for Small Vessels	12

For more details see inside on page 6

Government of  
CanadaGouvernement du  
Canada

## Marine Services Online

One click away  
to marine information![www.marineservices.gc.ca](http://www.marineservices.gc.ca)

Canada



*Marine Safety Review* is published by the Marine Safety Directorate of Transport Canada to keep the maritime community informed about marine legislation, relevant research, projects and events.

## Submissions

We welcome any story ideas you would like to pass along, including articles, photos and suggestions. Please provide your name, address and phone number. The editorial staff reserves the right to edit all submissions for length, clarity and style.

## Inquiries

Please forward comments, queries, insights to:

Editor  
*Marine Safety Review*  
Transport Canada, Marine Safety  
Tower C, Place de Ville  
330 Sparks Street, 11<sup>th</sup> Floor  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0N8

Telephone: (613) 990-6653  
Facsimile: (613) 990-6191

E-mail: [marinesafety@tc.gc.ca](mailto:marinesafety@tc.gc.ca)

Web site: [www.tc.gc.ca/marinesafety](http://www.tc.gc.ca/marinesafety)

Articles do not necessarily reflect the policies or views of the Marine Safety Directorate. Unless otherwise noted, material in this newsletter may be reproduced freely, provided that *Marine Safety Review* is credited as the source.

# Remarks from the Director General

**T**hese are busy times at Marine Safety. As always, our efforts are aimed at improving safety at sea, with an ever-increasing focus on small commercial vessels and regulatory reform.

As many of you know, the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) received Royal Assent on November 1, 2001. I'd like to gratefully acknowledge and thank Marine Safety employees, our partners, and stakeholders for their contributions towards this historic milestone.

The resulting task of revising more than 100 existing regulations is now underway. Along with our Fisheries and Oceans Canada colleagues, I am confident that the regulatory reform team is well positioned to meet the challenges that lie ahead.

I am pleased to report that significant progress has been made in the development of training programs. Marine Safety, in consultation with Fisheries and Oceans Canada and the fishing industry, are developing a Basic Safety Training Program and an Operator Proficiency Training Program for small vessels. For further information, see the article, "New Training Approach for Small Vessels."


Marine Safety's National Training Program (NTP), mandated to develop technical courses for our Marine Safety personnel, also made significant strides. Training courses recently developed and delivered include: *Marine Inspector's Introductory Course*, *Small Passenger Vessel Inspection*, and *Investigations, Phase I and II*. More accomplishments from this program are included in this issue.



Gerard McDonald

On the horizon, Marine Safety will also roll out a new safety regime for all domestic vessels — including by next year, the smaller vessels previously exempt from inspection. Notably, a new safety system for fishing vessels is also in the works.

These initiatives bring with them an optimism and excitement for the future.

On a personal note, I would like to say I look forward to continuing this important and challenging work with all of you in my new capacity as Director General of Marine Safety. I know I can count on your support as we chart the course for the future. 

Sincerely,

Gerard McDonald  
Director General  
Marine Safety





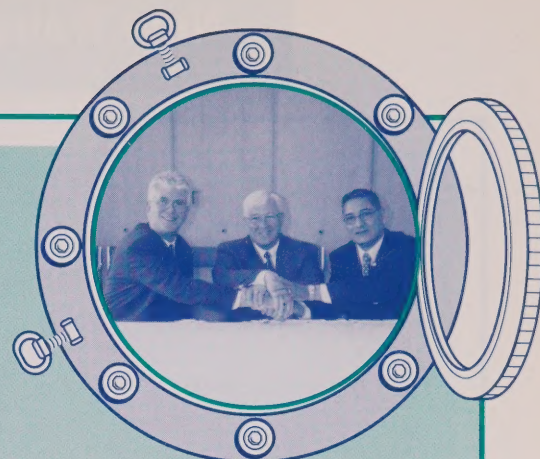


## DECLARATION ON PORT STATE CONTROL FORGES STRONGER RELATIONSHIPS

A declaration signed last year will build a stronger relationship among three maritime authorities.

During the meeting of the International Maritime Organization's (IMO) Maritime Safety Committee, the maritime authorities of Canada, the United States and Mexico signed a Joint North American Declaration on Port State Control.

Under the North American Free Trade Agreement (NAFTA) initiative, the partners will work toward harmonizing procedures, and exchanging information and inspectors.



*Declaration signing ceremony. From left to right: Richard Day, Director, Ships and Operations Standards, Transport Canada; Rear Admiral Paul Pluta, Assistant Commandant for Marine Safety and Environmental Protection, United States Coast Guard; and Captain Angel Suarez Vallejo, Counselor of Maritime Affairs, Embassy of Mexico in London.*



## INTERNATIONAL COOPERATION ON MARINE ENVIRONMENT, SAFETY AND SECURITY

Earlier this year, former Deputy Minister Margaret Bloodworth represented Canada at a Ministerial Conference of Transport Ministers in Tokyo, Japan.

Ministers from 20 developed countries issued four joint statements calling for international cooperation to combat environmental problems related to transport infrastructure. The proposals in the statements included actions to eliminate sub-standard ships that could cause marine pollution, condemnation of the September 11<sup>th</sup> 2001 terrorist attacks in the United States, and an expression of full support for international moves to enhance security for air and maritime transportation.

During the conference, Ms. Bloodworth signed a bilateral Memorandum of Understanding (MOU) between Transport Canada and the Ministry of Maritime Affairs and Fisheries of the Republic of Korea to promote technical cooperation between the two countries in marine safety and security.



*MOU signing. From left to right: Mr. Eun Lee, Director General, Maritime Safety Management Bureau, Republic of Korea; Mr. Seong-ho Kim, Maritime and Fisheries Attache, First Secretary, Embassy of the Republic of Korea in Japan; Mr. Ki-Tack Lim, Director, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Republic of Korea; Mr. H.E. Yu Sam-Nam, Minister of Maritime Affairs and Fisheries, Republic of Korea; Richard Day, Director, Ships and Operations Standards, Marine Safety, Transport Canada; Margaret Bloodworth, former Deputy Minister, Transport Canada; Bernard McPhail, First Secretary Economic Section, Canadian Embassy in Tokyo; and David Steuerman, Second Secretary, Automotive, Aerospace, Defence and IT, Canadian Embassy in Tokyo.*



## TRANSPORT CANADA AND GERMANISCHER LLOYD SIGN DEAL TO FOSTER SAFETY AT SEA

A new long-term partnership between Transport Canada and Germanischer Lloyd (GL) is designed to benefit Canada's marine industry and safety at sea.

Last year, the two organizations signed an agreement that delegates to and regulates GL in the statutory certification of vessels registered in Canada. The agreement is part of the current move to delegate some duties to classification societies to allow Marine Safety a greater opportunity to focus on priorities and partnerships pertaining to safety at sea for Canadian vessels. In addition to GL, three other classification societies have signed agreements to date – Lloyds Register of Shipping, the American Bureau of Shipping and Det Norske Veritas. Bureau Veritas is in the final stages of concluding an agreement, and Class NK has expressed an interest.

As well as signing of the agreement, there are a number of other prerequisites that have to be met for acceptance of a classification society under the associated *Delegated Statutory Inspection Programme*. ↘

*Signing ceremony. From left to right: Hugues Mazhari, Area Manager GL Canada; Hartmut Hormann, Director GL; Fritz Grannemann, Managing Director GL Division Americas; and Victor M. Santos-Pedro, Director TC.*





## **SHIPS' ELECTRICAL STANDARDS (2002) — TP 127**

This publication, amended in 2002, sets out minimum standards of safety for electrical equipment, installations and appliances, and the requirements of first and periodic inspections. Amendments apply only to new vessel construction, vessels coming into Canadian Registry, or where substantial reconstruction or modification is carried out on existing installations.

## **APPROVED TRAINING COURSES (2001) — TP 10655**

This publication, updated in 2001, lists all Transport Canada-approved training courses offered by institutions in Canada, the United States and the United Kingdom. Includes contact names and addresses.

## **SURVIVAL IN COLD WATERS (2001) — TP 13822**

Currently within Canada's internal lakes and rivers, there are numerous personnel being moved over water during the winter and spring months in vessels without liferafts. Whether this is an acceptable practice is the question addressed in this research paper.

## **MEDICAL EXAMINATION OF SEAFARERS — PHYSICIAN'S GUIDE (2001) — TP 11343**

This publication sets out the administrative procedures for issuing medical certificates, the factors to be taken into account by physicians and registered nurses in conducting medical examinations, the physical requirements for seafarers seeking a medical certificate and the tests to be used in establishing whether a seafarer meets these requirements.

## **PILOTAGE RISK MANAGEMENT METHODOLOGY (2001) — TP 13741**

Transport Canada intends to provide each Pilotage Authority with the tools and aids to assist them in fulfilling the recommendations in the Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues. These include the use of this document and training courses to facilitate the conduct of future risk-based assessments in support of decisions to be made by the Pilotage Authorities.

## **MARINE SAFETY — PORT STATE CONTROL — ANNUAL REPORT 2001 — TP 13595**


This publication focuses on the control of foreign vessels calling in Canadian ports, including Canadian and international initiatives, as well as statistical reports. In 2001 Transport Canada employed effective measures to reduce the number of foreign vessels which do not comply with established conventions and to provide improved training for port State control inspectors.

## **CONSTRUCTION STANDARDS FOR SMALL VESSELS (2002) — TP 1332**

This revised Standard supersedes the *Construction Standards for Small Vessels TP 1332-1999*. The responsibility for its application is jointly shared by the Canadian Coast Guard, Office of Boating Safety for pleasure craft, and by Transport Canada Marine Safety for commercial vessels respectively. This Standard will further be revised for incorporating by reference into the *Small Vessel Regulations*.

In addition to the above publications, Marine Safety has in recent months issued a number of new **Ship Safety Bulletins**:

- 01/2002 — Defective Hydrostatic Releases
- 02/2002 — Horizontal Chart Datums and Position Accuracy
- 03/2002 — Solid Bulk Cargoes: Deviation from the Load Conditions and Limitations Given in the Approved Loading Manual
- 04/2002 — Impending Requirement for a VHF Radio Installation with Digital Selective Calling (VHF-DSC Radio)
- 05/2002 — International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention
- 06/2002 — Passenger Safety Briefings
- 07/2002 — Emergency Escape Breathing Devices
- 08/2002 — Engineering Certification — Updates
- 09/2002 — Bilge Pumping Systems: Early Detection Saves Lives

You can find these bulletins and a complete listing of all Marine Safety publications online at [www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm) 



# The Task Ahead — CSA 2001 Regulatory Reform

A major phase in the modernization of Canada's shipping legislation came to a conclusion when the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) received Royal Assent on November 1, 2001. The changes to the *Act* have resulted in a legislative framework that has been simplified and is clear and easy to understand. The technical detail has been removed and will be transferred to regulations, standards and other relevant documents.

Attention is currently focused on reforming the regulatory regime that supports the *Canada Shipping Act*. Although CSA 2001 received Royal Assent, its official implementation is a few years away. Transport Canada, in partnership with Fisheries and Oceans Canada (Canadian Coast Guard), has mandated project teams to review and restructure more than 100 existing regulations. This project will be carried out in two phases.

Phase one, already underway, deals with regulations that are a priority to marine safety and the environment, as well as with the regulations that are required: (i) to support new concepts introduced in the reformed CSA, (ii) to cover provisions that are proposed to move from the *Act* to regulation, and (iii) to cover provisions that are inconsistent with the reformed CSA.

Phase two will focus on existing regulations that are legally consistent with the new *Canada Shipping Act, 2001*, but need to be updated and modernized. Projections are that this second phase will be completed within two years of official CSA 2001 implementation. The regulations made under the current *Canada Shipping Act* will remain in force until the new CSA 2001 is in place.



*The April 2002 CMAC (Canadian Marine Advisory Council) was held at the Government Conference Centre in Ottawa.*

While regulatory reform remains a top priority, it will be completed parallel to fulfilling operational obligations to the marine industry and Canadians.

It is the goal of Transport Canada and Fisheries and Oceans Canada to include the marine community in developing new regulations that reflect both the needs of the marine industry and the Government of Canada's commitment to protect persons, property and the environment. To that effect, two series of consultation meetings have been held to date. The initial round of consultations provided participants with an overview of the new CSA 2001 and was followed by discussions on rationalization of regulatory thresholds. The second round dealt with regulations for small vessels. Plans for more consultations are in the works.

"Participation of the marine community in the regulatory reform process will allow us to develop regulations

that are coherent, logical, risk-based, and responsive to the ever-changing needs of the Canadian marine community. The development of a new regulatory scheme is an enormous task. Transport Canada and Fisheries and Oceans Canada are counting on our stakeholders to help us in achieving this goal," says Bill Nash, Director, Regulatory and International Affairs, Marine Safety.

For dates and locations of future consultation meetings, visit the Consultations Calendar on the Marine Safety, Regulatory and International Affairs web site: [www.tc.gc.ca/marinesafety/Reg-Inter-Aff/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/marinesafety/Reg-Inter-Aff/menu.htm)

For more information on the Regulatory Reform Project, go to: [www.tc.gc.ca/CMAC/cmacmain.htm](http://www.tc.gc.ca/CMAC/cmacmain.htm)

*Contributors:  
Bill King and Linda Brazeau  
Marine Safety  
Ottawa*



# Online Training Launched

## A TRAINING NEED

Although marine expertise is a condition of employment for marine inspectors, they must assimilate a substantial body of knowledge to operate effectively within the complex regulatory framework administered by Transport Canada Marine Safety. It is generally accepted that newly hired marine inspectors face a steep learning curve in this regard. Among the many subjects to be absorbed are acts, regulations, conventions, standards and codes, a wide variety of safety programs, as well as responsibilities under international agreements.

To meet this need, the Marine Safety National Training Program (NTP) has developed the *Marine Inspector's Online Handbook*, a self-study package available on the Transport Canada, Marine Safety Intranet. The course, which takes about 25 hours of learning time, focuses on the knowledge base associated with the duties of marine inspectors. The Online Handbook is a prerequisite to the *Marine Inspector's Introductory Course* which completes the orientation training program. It is hoped that the handbook will also prove useful to experienced personnel as a reference or refresher manual.

## WHY ONLINE LEARNING?

The handbook is the first attempt by Marine Safety to put training online. NTP staff hope that this new delivery method — which is being used increasingly by industry, government and educational institutions — will provide effective and efficient instruction, make access to training easier and reduce costs.

Because the handbook is available on the Intranet, and therefore on everyone's desktop computer, new entrants will be able to start their orientation training immediately. Other advantages of online training — also known as e-learning — are:

- availability of instruction anytime;
- accommodation of different levels of entry knowledge — trainees don't need to spend unnecessary time on subjects they already know;
- better assimilation of information because learning is self-paced and can be distributed over time;
- consistency in content and presentation; and
- no time lost on travel.

In designing the Online Handbook, NTP staff have tried to produce a training package that is comprehensive, easy to use and flexible and that offers opportunities for supplementary learning and interaction with subject matter experts.


## WORKING TOGETHER

All of the NTP's projects are collaborative efforts. This was especially true of the development of the Online Handbook. Throughout the project, NTP staff drew on the expertise of many Technical Inspectors (TIs) throughout headquarters and the regions, and frequently called on our Web Developers to keep the program running smoothly.

The NTP staff would like to say thanks to all the TIs who took the time to review and comment on various parts of the handbook as well as to the first group of new inspectors who worked through the field trial version as part of their orientation training.

It is hoped that this type of collaboration will be an ongoing feature of the handbook. The NTP plans to gather feedback from users continuously and revise the handbook periodically so that it will remain up-to-date, informative and interesting. Users can comment, raise questions or make suggestions at anytime by clicking on the "feedback form" button found throughout the handbook.

## WHERE TO FIND IT

The *Marine Inspector's Online Handbook* can be accessed from the Inspector's Corner page of the Marine Safety Intranet site: [tcinfo/marinesafety/inspectors/menu.htm](http://tcinfo/marinesafety/inspectors/menu.htm) 

Contributor: Philip Ryan  
Marine Safety, Ottawa

## MARINE SERVICES ONLINE ... from front cover

We are pleased to introduce a new Web site, **Marine Services Online** ([www.marineservices.gc.ca](http://www.marineservices.gc.ca)). This site provides one-stop, easy-to-find information on the marine services offered by Transport Canada, Environment Canada, and Fisheries and Oceans Canada, as well as links to useful related sites.

Check out the site and let us know what you think. Was there something you found really helpful, or is there something you would like to see added? Do you have a suggestion for what could be changed or improved? Your comments will help shape the future development of this site, so "get on board" and make a difference!



# Marine Fire Protection

## Phasing Out Halon and Exploring Alternatives

From the beginning of time humans have been fascinated by fire and its uses, but have not yet found a superior way to extinguish the hundreds of unwanted fires in forests, buildings, and on board ships.

Water has always been the first choice for putting the fires out, followed by other agents such as foam, dry chemicals, carbon dioxide (CO<sub>2</sub>), and finally the wonder gas halon.

On board ships CO<sub>2</sub> was the gas most commonly used for extinguishing fires until the 1960's, when halon was introduced and accepted by the International Maritime Organization (IMO) and Canada. Halon was deemed more suitable than CO<sub>2</sub> as it needs minimum storage space, is odourless, colourless, and electrically non-conductive.

In addition, halon is a "clean agent", and safe for humans in occupied spaces at the designed concentrations. The gas is suitable for extinguishing fires in every class — Class A combustible materials, Class B flammable oils and liquids, and Class C live electrical and electronic equipment.

Unfortunately, scientists have discovered that halon, when released into the atmosphere, depletes the earth's ozone layer. For this reason, the Montreal Protocol, an international treaty to which Canada is a signatory, banned the production of halons from January 1994. IMO has also prohibited its use on Safety Convention ships built on or after October 1, 1994, and Canada has prohibited its use on domestic ships registered on or after October 1, 1995.

Ships built before these dates may continue using recycled halon from IMO-listed countries and service agencies listed by Underwriters' Laboratories of Canada (ULC). For all others, CO<sub>2</sub> is the only gas so far that the IMO and Canada allow for fire protection on ships.

Environment Canada has called for the phasing out of chlorofluorocarbons (CFC's) and halons in the national action plan of May 2001. The phasing out of systems for those ships still permitted to use halon will take place according to the following schedule:

- By 2003, refilling of portable halon equipment will be prohibited.
- For fixed systems, one refill will be allowed between 2005 and 2010 on condition that the system is replaced by an alternative within a year of refill.
- Beginning in the year 2010, all refills will be prohibited — a restriction that also applies to all Canadian ships.

Many halon alternatives have undergone tests, and when they fully meet IMO and Canadian requirements, they will gain approval for use on Canadian ships. ✕

### Reference Sources:

- IMO - SOLAS CH II-2
- IMO - MSC 27 (61) Resolution
- Environment Canada (CEPA)
- TP 4813 — Fire Protection, Detection and Extinguishing Equipment Regulations
- Ship Safety Bulletin 15/1995 — Halon and Halon Alternatives as Fire Extinguishing Medium on Canadian Vessels

*Contributor: Matthew Andrades  
Marine Safety  
Ottawa*

The Marine Safety National Training Program provides job-specific training to Marine Safety Directorate personnel in support of national objectives. Current course offerings include:

Marine Inspector's Online Handbook

Marine Inspector's Introductory Course

Small Passenger Vessel Inspection

Quality Assurance Introductory Course

Examiner's Introductory Course

Port State Control

Global Maritime Distress Safety System (GMDSS) Inspection

Marine Occupational Safety and Health (MOSH)

Pollution Prevention Officer Course

Implementing ISO 9001

Managing the Marine Occupational Safety and Health Program

Investigations — Phase I and II

A course on Ship Inspection and Certification is under development.



Over the years, Transport Canada's efforts to improve the safety of small vessels has garnered the support of external safety organizations that share a similar goal. Clearly, owners, operators, and passengers of small vessels will benefit from the current undertakings and the resulting new safety regime. Information on knowing how to keep Canada's small commercial vessels safe will be more readily available than ever through the Transport Canada Web site, public service announcements, free kits, and other media. Ultimately, the public at large benefits from improved safety on Canada's waters. ➔

*Contributor: Ross MacDonald,  
Marine Safety  
Ottawa*

## MAJOR INITIATIVES OF THE 2003 SAFETY REGIME

- **Facts driving policy-making** include defining the small vessel population, analyzing incident data, and identifying risks and accident trends.
- **Regulations and Standards** will include amending or writing the safety-priority regulations for the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), as well as updating standards and guidelines.
- **Inspection Regimes and Enforcement** involve developing inspection procedures and checklists to support the "first or initial inspection" of all small commercial vessels in Canada. Self-inspections and spot or random inspections are also critical elements. Partner agencies such as the Canadian Coast Guard, Royal Canadian Mounted Police and Ontario Provincial Police will augment the capacity of Transport Canada Marine Safety by assisting with enforcement under CSA 2001.
- **Education Directives** will be aimed at passengers, owners and operators, as well as inspectors to improve safety awareness, information, and knowledge. To support the new risk-based inspection regime, Marine Safety has already developed a Small Passenger Vessel Inspection Course and is also moving forward on new training requirements dealing with basic safety and operator proficiency for small commercial and small fishing vessels.
- **Coordination Efforts (Interfaces)** involve coordination inside and outside Marine Safety to ensure understanding, cooperation and the resulting stronger relationships. Internally, efforts will involve regulatory, registry, personnel certification, quality assurance, training, and inspection divisions of Marine Safety, while intergovernmental liaison will be with Fisheries and Oceans Canada, the Transportation Safety Board and enforcement agencies. Also, coordinating efforts with the Canadian Marine Advisory Council (CMAC) stakeholders, industry associations, foreign governments and agencies, such as International Organization for Standardization (ISO) and the American Boat and Yacht Council (ABYC), will ensure a sound, reasonable approach to change and harmony with other safety regimes.





## FEATURES OF THE 2003 SAFETY REGIME

### Taking a more comprehensive approach

All small commercial vessels will be subject to inspection, including some vessels currently exempted from mandatory annual inspection, such as those 15 gross tons or less and carrying 12 or fewer passengers. A newly developed database will grow as more small vessels are inspected upon entry into the program.

### Working with progressive safety requirements

In addition to vessel size and number of passengers carried, new regulatory requirements will consider the activity of the vessel and the area of operation. Safety requirements, such as the life saving equipment carriage and vessel design for stability, will increase in a graduated manner according to logical safety considerations.

### Taking a fresh approach to inspections

A system of annual self-inspection and reporting will be implemented, augmented by random inspections and safety audits. Enforcement

agencies will undertake unscheduled and targeted inspections of critical safety equipment on behalf of Marine Safety, greatly increasing the dockside inspection capacity and promoting compliance. Field tools, such as hand-held computers with access to virtual libraries, will help inspectors to be better informed and more effective on-site.

### Managing risk

Marine Safety inspectors will not be able to visit every vessel every year. Nevertheless, better data about vessels and analysis of accident causes will allow inspections to focus on the vessels most at risk, and the most critical safety equipment and systems aboard them, making inspections more effective.

### Focusing on operator proficiency

The basic requirements for safety training and operator proficiency for crews and operators of small commercial vessels have been identified. The full spectrum of small vessels will be covered by a certification or safety/proficiency requirement.

### Building a safety culture

Safety is a shared responsibility. Supporting the Marine Safety inspectors will be classroom and e-learning programs, electronic libraries, and quality assurance programs, all geared toward improved inspections. Vessel owners and operators will be able to access information via Web sites and information kits, and other strategies are being developed to heighten public awareness of small vessel safety issues.

### Valuing client and stakeholder input

Consultations across the country are gathering valuable input on the regulations and guidelines underpinning the new safety regime. The Canadian Marine Advisory Council (CMAC) will continue to provide a forum for discussing and resolving issues.

### Changing together

Most people recognize that small vessel safety can be improved and changes are necessary. Consequently, Transport Canada Marine Safety, its partners, and the small vessel community are collaborating on the design of a sensible and sustainable safety regime that meets the needs of Canadians. ➤

## MARINE SAFETY'S CANADIAN PORT STATE CONTROL SYSTEM A WINNER

Transport Canada's Marine Safety Directorate has received the gold medal for its Canadian Port State Control System (CPSCS).

The group received the medal at GTEC's (Government Technology Exhibition) "Ninth Annual Salute to Excellence in the Management of Information and Technology in the Public Sector". The CPSCS won in the categories **Investing Strategically in IM and IT** and **Strategic Information Management**.

The CPSCS considerably enhances the service that Port State Control Officers deliver by enabling them to carry out inspections more efficiently and helping to ensure the highest standards of vessel safety. ➤



*From left to right: Said Nassif, Scott Holloway, Berthier Pineau, Suzanne Minier-Chouinard and William Henderson. Inspection and Operation Standards, Ottawa.*



# A Fond Farewell to Bud Streeter

**B**ud Streeter, Director General of Marine Safety for the past five years, left the Public Service earlier this year. Colleagues, government officials, and leaders from the shipping industry attended a gathering in Ottawa to pay tribute to Bud and wish him "bon voyage".

Bud was acknowledged for his leadership during the many challenging and eventful times of the past five years. Said Bud of the celebration and memorable tributes presented, "I accept the accolades of my peers and I return these sentiments to all who have worked many long hours in the accomplishment of our goals. It has been a tremendous honour to be involved with such a dedicated team at Marine Safety and with people from organizations whose common goal is improving safety at sea. I look forward to watching your future endeavors and wish you every success."

Most would agree that while changes bring with them fond memories of positive experiences of the past, they also bring optimism and excitement for the future. It is in this spirit that we in turn wish Bud continued success in his new role with Lloyds Register of Shipping. 🌱



*Bud and wife Carol*



*Among the many gifts was this glass clock, presented by Bill Nash Director, Regulatory and International Affairs on behalf of the CSA Regulatory Reform Team.*



*Warm handshake from Transport Minister David Collette.*



*Bud makes a point.*





# Retirement Celebrations

## *“Reunion-like Celebration”*

### *Marks Retirement of Émile Le Bars*

Émile Le Bars was a master mariner before going on to teach and serve as director at the Institut Maritime du Québec in Rimouski. In October 2001, Émile ended his 26-year career with Marine Safety as Manager of the Cargoes and Pollution Prevention Division.

More than 125 people gathered in Ottawa to wish him and his wife, Maria, happiness and longevity in his retirement. In fact, the gathering became somewhat of a reunion, since many retirees and representatives of the marine industry attended the event.

In addition to this farewell celebration, Émile was later honoured at the national CMAC meeting, where he received the Transport Canada Appreciation Award.

Émile was greatly touched by the recognition coming from all sectors of the department and the maritime industry.



*Émile Le Bars*



*John Clarkson (at left) presents to Captain Toki Ghuman (at right) his retirement certificate.*

### *Brian Keefe Retires after Tireless Contribution in 35-Year Career*

After a 35-year career as a marine engineer, Brian Keefe has left his role as an Examiner of Engineers for the life of a “retired old salt.”

Brian started his career as a marine engineer in the UK, working his way up the experience ladder to the position of chief engineer with some of the best known shipping lines of the times. He emigrated to Canada in the 1980s as a lecturer in marine engineering. He then spent a number of years both in Newfoundland and Ontario, passing on his knowledge to those “still willing to get their hands dirty.”

Brian started his Marine Safety career at Transport Canada in 1998 as an Engineering Inspector and Examiner. In Ottawa, his years of experience and knowledge were put to work smoothing the waters of the regulatory world for the career he loved.

Brian is a tireless individual, whose contributions to the training and safety of mariners will be missed.

### *Outstanding Knowledge Marks 25-Year Career of Captain Toki Ghuman*

Captain Toki (Tarlok) Ghuman built an outstanding corporate knowledge of personnel certification in his career of more than 25 years with Transport Canada Marine Safety.

Toki retired from his position as Acting Manager, Nautical Certification on October 30, 2001, after working in various parts of the country. Many of his colleagues in Marine Safety and several others from the marine industry were present to wish Toki a fond adieu at a farewell luncheon in Ottawa.

Colleagues wish Toki much good health and happiness in his retirement years ahead. 🍀



# New Training Approach for Small Vessels

**T**raining programs dealing with basic safety and operator proficiency for small commercial and small fishing vessels moved closer to reality at the national meeting of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC), April 29 – May 2, 2002.

John Clarkson, Chair of the Standing Committee on Personnel, presented a draft discussion paper, *Amendments to the Crewing Regulations and Marine Certification Regulations*, outlining proposals for new training programs. The document garnered unequivocal support. It was agreed that the training would include and apply to both small commercial and fishing vessels. The paper is currently available online at [www.tc.gc.ca/CMAC/documents/coverdiscussion.htm](http://www.tc.gc.ca/CMAC/documents/coverdiscussion.htm)

Currently, there is no mandatory training requirement for operators of passenger vessels under 5 gross tons, non-passenger vessels under 10 gross tons or fishing vessels under 60 gross tons. Marine Safety and stakeholders are working together to develop basic safety and proficiency training courses for operators of these vessels. Recognizing the need for owner/operator training, setting the standards for qualification, and working with associations to deliver this training is the cornerstone to success.

The **Basic Safety Training Program** is intended to provide small vessel operators and crew members with a

basic understanding of the hazards associated with the marine environment and how to deal with them. The program roster will include hazards due to fire, weather and sea conditions, as well as abandonment, survival and passenger safety.

The **Operator Proficiency Training Program** will focus on nautical subjects including navigation, seamanship, meteorology and stability.

Operators will be required to take one of the above training programs based on the type of small vessel they are operating. The topics covered in both training programs will encompass the Canadian Coast Guard's criteria for pleasure crafts, so no additional training will be required for this type of operation.

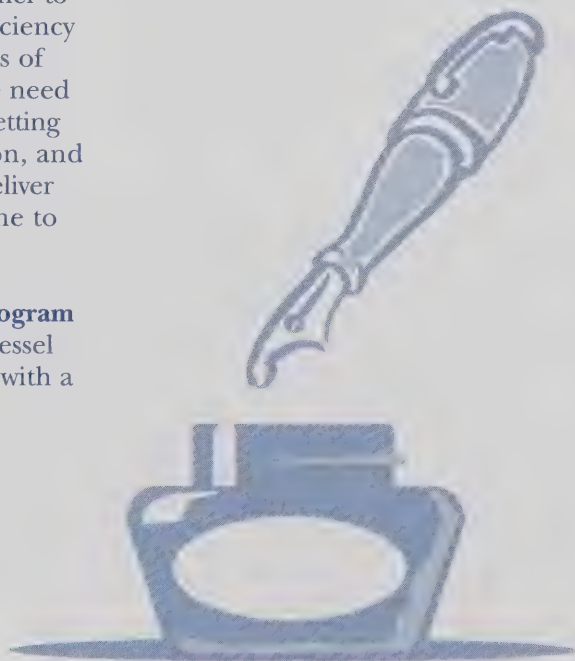
In regards to small fishing vessels, the CMAC working group proposed that the Fishing Master IV certificate will be required for vessels between 15 gross tons and 60 gross tons while voyaging more than 20 miles

offshore. The Operator Proficiency Training Program will be a requirement for vessels up to 60 gross tons operating within 20 miles offshore and all vessels under 15 gross tons. It is worth noting that any "cut-offs" are only proposed, as they are subject to revision as part of the *Canada Shipping Act, 2001* regulatory reform.

Both the Basic Safety and Operator Proficiency Training Programs will be mandatory and will be delivered by any organization capable of meeting Marine Safety's course approval criteria. The training provider will issue to participants, a standard training certificate, approved by Transport Canada, which will serve as proof of qualification. Marine Safety's only direct involvement in the qualification process, beyond course approval and auditing, will be to keep a database of issued Training Certificates. The above method of delivery is very similar to the current Marine Emergency Duties Program.

Under this training approach, organizations such as passenger vessel associations and fish harvester organizations will be able to deliver these programs to their own members. A number of training providers and industry organizations have already submitted course proposals based on the discussion paper. ↗

Contributors:  
Ray Krick and Gurbir Rangar  
Marine Safety  
Ottawa





# Nouvelle approche de formation pour les petits bâtiments

La réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) qui s'est tenue du 29 avril au 2 mai 2002 a contribué à faire en sorte que les programmes de formation de base en matière de sécurité et de compétence des conducteurs pour les petits bâtiments commerciaux et les petits bateaux de pêche deviennent réalité. John Clarkson, président du Comité permanent du personnel, a présenté une ébauche du document de travail portant sur les *Modifications au Règlement sur l'armement en équipage des navires et au Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine)* qui décrit les propositions relatives aux nouveaux programmes de formation. Le document a obtenu un appui unanime. On a convenu que la formation inclurait les petits bâtiments commerciaux et les petits bateaux de pêche et qu'elle s'appliquerait aux deux. Ce document est présentement disponible en direct à l'adresse suivante : [www.tc.gc.ca/CMAC/documents/covdiscussion.htm](http://www.tc.gc.ca/CMAC/documents/covdiscussion.htm)



**Le programme de formation de base en matière de sécurité** a été conçu pour fournir aux exploitants de petits bâtiments et aux membres de l'équipage une bonne compréhension des risques associés à l'environnement marin et la façon dont on doit les traiter. Le programme de formation comprendra les risques liés aux incendies, aux conditions météorologiques et à l'état de la mer, et traitera aussi de l'abandon du navire, de la survie et de la sécurité des passagers. **Le programme de formation de compétence pour les conducteurs** sera axé sur des questions maritimes incluant la navigation, le matelotage, la météorologie et la stabilité. Les conducteurs devront suivre un des programmes de formation expliqués ci-dessus selon le genre de petits bâtiments qu'ils exploitent. Les conducteurs ne seront pas tenus de suivre d'autre formation pour ces activités, car les sujets couverts par les deux programmes engloberont les critères de la Garde côtière canadienne pour les embarcations de plaisance.

**Le programme de formation de base en matière de sécurité** a été conçu pour les bateaux entre 15 et 60 tonnes de jauge brute qui voyagent à plus de 20 milles de la côte. Le programme de formation de compétence pour les conducteurs sera exigé pour les bâtiments d'au plus 60 tonnes de jauge brute exploités à moins de 20 milles de la côte et pour tous les bâtiments de moins de 15 tonnes de jauge brute. Il est important de souligner que les « délimitations » ne sont que des suggestions et elles feront l'objet de révisions dans le cadre de la réforme des règlements de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Les deux programmes de formation seront obligatoires et seront donnés par des organismes en mesure de satisfaire aux critères d'approbation des cours de la Sécurité maritime. Le fournisseur de la formation délivrera aux participants un certificat général de formation approuvé par Transports Canada qui servira de preuve de compétence. La seule participation directe de la Sécurité maritime dans le processus de qualification, au-delà de l'approbation et de la vérification des cours, sera de constituer une base de données des certificats de formation délivrés. La méthode de prestation mentionnée ci-dessus est très semblable à celle du programme actuel de fonctions d'urgence en mer. Selon cette méthode de formation, les organismes tels que les associations de navires à passagers et les associations de pêcheurs professionnels seront en mesure de fournir ces programmes à leurs membres. Des fournisseurs de formation et des organismes de l'industrie ont déjà présenté des propositions de cours qui sont basées sur le document de travail.

Collaborateurs :  
Ray Krick et Gurbir Rangar  
Sécurité maritime, Ottawa



## Une « cérémonie-retrouvailles » d'Émile Le Bars souligne le départ à la retraite

M. Émile Le Bars était un capitaine au long cours avant d'enseigner à l'Institut maritime du Québec, à Rimouski, et d'y occuper le poste de directeur. En octobre 2001, Émile a mis un terme à une carrière de 26 ans à la Sécurité maritime, où il exerçait en dernier les fonctions de gestionnaire de la Division des cargaisons et prévention de la pollution.

Plus de 125 personnes se sont réunies à Ottawa afin de souhaiter à Émile, ainsi qu'à son épouse, Maria, de nombreuses années de joyeuse retraite. En fait, la cérémonie s'est quelque peu transformée en une réunion des retrouvailles, car de nombreux retraités et représentants de l'industrie maritime y assistaient. En plus de cette rencontre, Émile a été honoré à l'occasion d'une réunion du Conseil consultatif maritime canadien national, où il a reçu le Prix d'estime de Transports Canada.

M. Le Bars fut très touché par ces marques de reconnaissance provenant de tous les secteurs du Ministère et de l'industrie maritime. M. Brian Keefe a abandonné son rôle d'examinateur de mécaniciens pour goûter à celui de « vieux loup de mer retraité ».

## Brian Keefe prend une retraite bien méritée après 35 ans de loyaux services

Il a entamé sa carrière au sein de la Sécurité maritime de Transports Canada en 1998, à Ottawa, à titre d'inspecteur et d'examinateur de mécaniciens. Il a alors fait appel à son expérience et à son bagage de connaissances, afin de « calmer les eaux tumultueuses » de la réglementation liée à la profession qu'il adorait. M. Keefe est un travailleur acharné, dont le départ laissera un grand vide dans les secteurs de la formation et de la sécurité des navigateurs.

M. Keefe a commencé sa carrière de mécanicien de marine au Royaume-Uni et a gravi les échelons de la profession pour finalement exercer les fonctions de chef mécanicien au sein de quelques-unes des sociétés de transport maritime les plus renommées de l'époque. Il a émigré au Canada durant les années 1980, en qualité de conférencier spécialisé dans la mécanique navale. Il a ensuite passé un certain nombre d'années à Terre-neuve et en Ontario, où il a transmis son savoir à ceux « qui étaient encore prêts à se salir les mains ».

Le capitaine Toki Chuman a quitté ses fonctions de gestionnaire intermédiaire de la Délivrance des brevets nautiques le 30 octobre 2001, après avoir travaillé dans diverses régions du pays. Bon nombre de ses collègues de la Sécurité maritime et plusieurs représentants de l'industrie maritime ont tenu à lui exprimer leurs meilleurs vœux à l'occasion d'un déjeuner d'adieu qui avait lieu le 29 octobre dernier, à Ottawa. Les collègues du capitaine Chuman lui souhaitent santé et bonheur, à l'occasion de son départ à la retraite.

## Le capitaine Toki Chuman : Une carrière d'un quart de siècle marquée par un bagage de connaissances exceptionnel

Au cours de sa carrière au sein de la Sécurité maritime de Transports Canada, qui s'est échelonnée sur plus d'un quart de siècle, le capitaine Toki (Tarlok) Chuman a acquis une connaissance générale exceptionnelle en matière de certification du personnel.

John Clarkson (à gauche) présentant au Capitaine Toki Chuman (à droite) son certificat de retraite.



Émile Le Bars



# Bon vent et bonne voile à Bud Streeter

**B**ud Streeter a quitté la Fonction publique cette année après avoir été directeur général de la Sécurité maritime durant cinq ans. Collègues, représentants gouvernementaux et dirigeants de l'industrie du transport maritime se sont réunis à Ottawa pour rendre hommage à Bud et lui offrir leurs meilleurs vœux.

Bud a été chaleureusement félicité pour son leadership au cours des nombreux défis et événements survenus ces cinq dernières années. Très sensible à cette fête et aux hommages exprimés, Bud a dit : « J'accepte les témoignages d'affection de mes confrères et consœurs et sachez que je ressens les mêmes bons sentiments envers tous ceux et celles qui ont consacré de longues heures à l'accomplissement de nos buts. Ce fut un immense honneur que d'œuvrer avec une équipe aussi dévouée que celle de la Sécurité maritime et avec des gens d'autres organismes qui partagent notre raison d'être, l'amélioration de la sécurité sur l'eau. Je me tiendrai au courant de vos entreprises et je vous souhaite un franc succès. »

La plupart d'entre nous s'entendent pour dire que les changements sont de bonnes occasions de faire mémoire des expériences enrichissantes, mais qu'ils sont aussi porteurs d'optimisme et de fécondité pour l'avenir. C'est dans cet esprit que nous souhaitons à Bud tout le succès possible dans son nouveau rôle avec la Lloyd's Register of Shipping.



Bud et son épouse Carol



Parmi les nombreux cadeaux, on remarque cette horloge en verre, présentée par Bill Nash directeur, Réglementation et affaires internationales, au nom de l'équipe de la réglementation de la LMMC.



Poignée de mains chaleureuse de David Collenette, ministre des Transports.



Bud faisant une remarque.



**Adoption d'une approche plus globale**

Tous les petits bâtiments commerciaux feront l'objet d'inspections, y compris certains navires actuellement exemptés de l'inspection annuelle obligatoire, notamment les navires d'une jauge brute inférieure à 15 tonnes et qui transportent un maximum de 12 passagers. La base de données nouvellement créée grossira compte tenu du nombre croissant de petits bâtiments inspectés suite à leur entrée dans le programme.

**Application d'exigences progressives en matière de sécurité**

Outre la taille des navires et le nombre de passagers, les nouvelles exigences réglementaires tiendront compte de l'activité des navires et de la zone d'exploitation. Les nouvelles exigences en matière de sécurité, notamment, le port d'équipement de sauvetage et la conception axée sur la stabilité des navires, seront graduellement renforcées, selon les facteurs logiques liés à la sécurité.

**Adoption d'une nouvelle approche en matière d'inspections**

On mettra en œuvre un système fondé sur l'auto inspection et des rapports annuels, augmentant d'inspections aléatoires et par des vérifications de la sécurité. Les organismes chargés de l'application de la loi effectueront, au nom de la Sécurité maritime, des inspections non programmées axées sur du matériel de sécurité crucial; à

**Gestion des risques**

Les inspecteurs de la Sécurité maritime ne seront pas en mesure de monter à bord de tous les navires chaque année. Néanmoins, grâce à l'amélioration des données relatives aux navires et à l'analyse des causes d'accidents, les inspections mettront l'accent sur les navires les plus vulnérables, de même que sur leur matériel et leurs systèmes de sécurité les plus cruciaux, et seront donc plus efficaces.

**Priorité de la compétence des conducteurs**

On a défini les exigences fondamentales liées à la formation en matière de sécurité et à la compétence des conducteurs, à l'égard des équipages et des conducteurs de petits bâtiments commerciaux. Tous les types de petits bâtiments devront être munis d'un certificat ou répondre à une exigence liée à la sécurité ou à la compétence.

**Elaboration d'une culture axée sur la sécurité**

La sécurité constitue une responsabilité commune. Les inspecteurs de la Sécurité maritime seront appuyés

Le groupe de la Sécurité maritime de Transports Canada a obtenu une médaille d'or pour son Système de contrôle par l'État du port canadien (SCEPC). Le groupe a reçu la médaille lors de la neuvième cérémonie annuelle de GTEC (Exposition technologique gouvernementale) consacrée à la remise des Prix de distinction, qui rendait hommage à l'excellence dans la gestion de l'information et de la technologie dans la fonction publique. Le SCEPC a été récompensé dans les catégories liées à l'investissement stratégique dans la gestion de l'information et la technologie.

Le SCEPC entraîne une amélioration considérable des services fournis par les agents de contrôle par l'État du port, puisqu'il leur permet de mener les inspections d'une manière plus efficace et qu'il contribue à respecter les normes les plus rigoureuses en ce qui a trait à la sécurité des navires.

**NOS EFFETIFS À PROPOS DE PRIX...  
SYSTÈME DE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT CANADIEN DE LA SÉCURITÉ MARITIME**

Le groupe de la Sécurité maritime de Transports Canada a obtenu une médaille d'or pour son Système de contrôle par l'État du port canadien (SCEPC). Le groupe a reçu la médaille lors de la neuvième cérémonie annuelle de GTEC (Exposition technologique gouvernementale) consacrée à la remise des Prix de distinction, qui rendait hommage à l'excellence dans la gestion de l'information et de la technologie dans la fonction publique. Le SCEPC a été récompensé dans les catégories liées à l'investissement stratégique dans la gestion de l'information et la technologie.



De gauche à droite : Saïd Nassif, Scott Holloway, Berthier Prieau, Suzanne Minier-Chorinard et William Henderson. Normes d'inspection et d'exploitation, Ottawa.

par des programmes de formation en classe et de télé apprentissage, par des bibliothèques électroniques et des outils de terrain, par exemple, des ordinateurs manuels permettant d'accéder à des bibliothèques virtuelles, permettront aux inspecteurs d'être mieux renseignés et plus efficaces sur place.

**Mise en valeur de la contribution des clients et des parties intéressées**  
Les séances de consultation mises en œuvre dans l'ensemble du pays permettent de recueillir des renseignements utiles relatifs à la réglementation et aux lignes directrices de sécurité. Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) continuera d'offrir une tribune consacrée à la discussion et à la résolution de problèmes.

**Changement fondé sur la collaboration**

La plupart des gens reconnaissent que la sécurité des petits bâtiments peut être améliorée et que des modifications s'imposent. Ainsi, la Direction générale de la Sécurité maritime de Transports Canada, ses partenaires, de même que le milieu des petits bâtiments collaboreront à la conception d'un système de sécurité logique et durable, qui répond aux besoins des Canadiens.



- **Les facteurs qui orientent l'élaboration des politiques** comprennent la définition de la population de petits bâtiments, l'analyse de données relatives aux incidents, de même que la détermination des risques et des tendances en matière d'accidents.
- **En matière de règlements et de normes**, les activités comprendront la modification ou la rédaction de la réglementation touchant la priorité de la sécurité dans le contexte de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, (LMMC 2001), de même que la mise à jour de normes et de lignes directrices.
- **Les systèmes d'inspection et l'application de la loi** englobent l'élaboration de procédures d'inspection et de listes de contrôle destinées à appuyer « la première inspection ou l'inspection initiale » de tous les petits bâtiments commerciaux au Canada. L'auto inspection, de même que les inspections ponctuelles ou au hasard constituent également des éléments cruciaux. Des organismes partenaires, notamment la Gendarmerie royale du Canada et la Police provinciale de l'Ontario, accroîtront la capacité de la Sécurité maritime de Transports Canada, en contribuant à l'application de la loi en vertu de la LMMC 2001.

- **Des directives en matière de sensibilisation** seront destinées aux passagers, aux propriétaires, aux conducteurs, de même qu'aux inspecteurs, en vue d'améliorer la sensibilisation, l'information et les connaissances en matière de sécurité. Afin d'appuyer le nouveau régime d'inspection axé sur le risque, Sécurité maritime a préparé un cours sur l'inspection des petits navires à passagers et va de l'avant avec les nouvelles exigences de formation de base en matière de sécurité et de compétence des conducteurs pour les petits bâtiments commerciaux et les petits bateaux de pêche.

- **Les activités de coordination (interface)** comportent la coordination au sein et à l'extérieur de la Sécurité maritime, afin de garantir la compréhension, la collaboration et le renforcement des relations qui s'ensuivra. À l'interne, les efforts seront axés sur les divisions de la réglementation, du registre, de l'accréditation des employés, de l'assurance de la qualité, de la formation et de l'inspection de la Sécurité maritime, tandis que la liaison intergouvernementale relèvera de Pêches et Océans Canada, du Bureau de la sécurité des transports et des organismes chargés de l'application de la Loi. De plus, des efforts de coordination mis en œuvre avec les intervenants du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), les associations industrielles, ainsi que des gouvernements et des organismes étrangers, notamment, l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et l'American Boat and Yacht Council (ABYC), garantiront l'adoption d'une approche raisonnable en ce qui a trait au changement, ainsi que l'harmonisation avec d'autres systèmes de sécurité.



Collaborateur :  
Ross MacDonald  
Sécurité maritime, Ottawa

À cette fin, les responsables de la Sécurité maritime ont délégué certains services pour les bâtiments plus grands à des sociétés de classification. Le personnel de la Sécurité maritime sera ainsi mieux en mesure de se concentrer sur les priorités et sur les partenariats qui favorisent la sécurité de l'ensemble des bâtiments commerciaux au Canada.

Le nouveau régime de sécurité englobera, notamment, les inspections, les exigences relatives aux navires, la formation des inspecteurs et des exploitants, ainsi que la sensibilisation des passagers. De plus, on élabore actuellement, à l'égard des bateaux de pêche, un régime de sécurité semblable à celui des petits bâtiments commerciaux.

Au fil des ans, les efforts de Transports Canada visant à améliorer la sécurité des petits bâtiments ont obtenu l'appui d'organismes externes responsables de la sécurité qui partagent un objectif semblable. Manifestement, les propriétaires, les conducteurs et les passagers de petits bâtiments profiteront des démarches en cours, ainsi que du nouveau régime de sécurité qui en découlera. L'information relative à la sécurité des petits bâtiments commerciaux du Canada sera plus accessible que jamais par le truchement du site web de Transports Canada, d'annonces d'intérêt public, de troussees gratuites et d'autres médias. En bout de ligne, le grand public bénéficiera d'une sécurité améliorée dans les eaux canadiennes.



# La protection contre l'incendie à bord des navires

## L'élimination graduelle du halon et l'étude de ses substituts

Les navires construits avant ces dates peuvent continuer d'utiliser du halon recyclé produit par les pays figurant sur la liste de l'OMI et par les organismes de service approuvés par les Laboratoires des assureurs du Canada (ULC). Le CO<sub>2</sub> est le seul gaz que l'OMI et le Canada approuvent pour tous les autres navires.

Environnement Canada a demandé dans son Plan d'action national de mai 2001, que l'utilisation des chlorofluorocarbures (les CFC) et des halons soit éliminée graduellement. L'élimination graduelle des systèmes d'utilisations encore tolérées se fera de la façon suivante :

- Le remplissage multiple des extincteurs au halon sera interdit d'ici 2003.
- Un second remplissage seulement sera autorisé dans le cas des systèmes fixes entre 2005 et 2010 à condition que le système soit remplacé par un autre système moins d'un an après ce remplissage.
- Tous les remplissages seront interdits à compter de 2010 et cette interdiction s'applique aussi à tous les navires canadiens.

De nombreux substituts ont été soumis à des essais. Ceux qui seront entièrement satisfaisants selon les exigences de l'OMI et du Canada seront approuvés à l'intention des navires canadiens.



### Références :

- OMI - Convention SOLAS, règle II-2
- OMI - Résolution MSC 27 (61)
- Environnement Canada (Loi canadienne sur la protection de l'environnement)
- « Règlement sur le matériel de protection incendie, de détection et d'extinction des incendies » TP 4813
- Bulletin de la sécurité des navires 15/1995, « Le halon et ses substituts comme agents extincteurs d'incendie à bord de navires canadiens »

Collaborateur : Matthew Andrades  
Sécurité maritime, Ottawa

Le feu et ses usages fascinent les êtres humains depuis toujours, mais personne n'a encore trouvé une façon vraiment exceptionnelle de vaincre les centaines d'incendies qui surviennent dans les forêts, les bâtiments, et à bord des navires.

La préférence a toujours été accordée à l'eau, suivie d'autres agents extincteurs tels que la mousse, la poudre chimique, le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et, bien sûr, ce gaz merveilleux qu'est le halon.

À bord des navires, le CO<sub>2</sub> a été le champion des agents extincteurs jusqu'à ce que le halon fasse son apparition dans les années 60 et gagne la faveur de l'Organisation maritime internationale (OMI) et du Canada. En effet, ce nouveau gaz occupe moins d'espace au rangement en plus d'être inodore, incolore et non-conducteur.

En outre, le halon est un « agent propre » et ses concentrations nominales sont sans danger pour les êtres humains dans les locaux habités. Il convient pour l'extinction d'incendies de toutes classes — classe A (matériaux combustibles), classe B (hydrocarbures et liquides inflammables) et classe C (appareils électriques et électroniques sous tension).

Malheureusement, les scientifiques ont constaté que le halon rejeté dans l'atmosphère contribue à l'appauvrissement de la couche d'ozone. C'est pourquoi le Protocole de Montréal, un traité international dont le Canada est signataire, interdit la production du halon depuis janvier 1994. L'OMI interdit à bord des navires ressortissant à la Convention de sécurité construits le 1<sup>er</sup> octobre 1994 ou après cette date. Le Canada en interdit l'utilisation à bord des navires domestiques immatriculés le 1<sup>er</sup> octobre 1995 ou après cette date.

Le Programme national de formation de la Sécurité maritime fournit aux inspecteurs de la sécurité maritime une formation professionnelle particulière appuyant les objectifs nationaux. Les cours actuellement offerts sont notamment :

Manuel en ligne de l'inspecteur maritime
Cours d'initiation pour les inspecteurs maritimes
Inspections des petits navires à passagers
Cours d'introduction à l'assurance de la qualité
Cours d'examinateur
Contrôle des navires par l'État du port
Inspection du système mondial de détresse et sécurité en mer (SMDSM)
Cours sur la sécurité et la santé au travail (navires)
Cours de fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution
Cours de mise en œuvre de la norme ISO 9001
Gestion du Programme de sécurité et de santé au travail (navires)
Les enquêtes, phase I et II
Un cours sur l'inspection et la certification des navires est en cours d'élaboration.



# Lancement de la formation en ligne

## UN BESOIN DE FORMATION

Il est généralement reconnu que les nouveaux inspecteurs maritimes sont confrontés à une courbe d'apprentissage abrupte. Même si leur expertise maritime est une condition d'emploi, ils doivent assimiler un ensemble de connaissances considérable afin de fonctionner efficacement au sein du cadre réglementaire complexe administré par la Sécurité maritime de Transports Canada. De nombreux sujets doivent être assimilés, entre autres les lois, règlements, conventions, normes et codes, une grande diversité de programmes en matière de sécurité ainsi que les responsabilités prévues dans les ententes internationales.

Pour satisfaire à ce besoin, le Programme national de formation de la Sécurité maritime a élaboré le *Manuel en ligne de l'inspecteur maritime*, une trousse d'autoformation disponible sur le site Intranet de la Sécurité maritime. Le cours, qui exige environ 25 heures de temps d'apprentissage, donne de l'information de base sur les responsabilités des inspecteurs maritimes. Le *Manuel en ligne* est un préalable au *Cours d'introduction pour les inspecteurs maritimes* qui complète le programme de formation initiale. On espère que le manuel servira également de manuel de référence ou de mise à jour aux inspecteurs de métier.

## POURQUOI L'APPRENTISSAGE EN LIGNE?

Le manuel est la première tentative de la Sécurité maritime à offrir une formation en ligne. Le personnel du PNF espère que cette nouvelle méthode de prestation — qui est de plus en plus utilisée par l'industrie, le gouvernement et les établissements d'enseignement — fournira une formation efficace, un accès plus facile à la formation et une réduction des coûts.

Étant donné que le manuel se trouve sur l'intranet, et par conséquent sur l'ordinateur de bureau de chacun, les nouveaux employés pourront commencer leur formation initiale immédiatement. Parmi les autres avantages de l'apprentissage en ligne (appelée aussi e-éducation), il y a :

- disponibilité de l'instruction en tout temps;
  - adaptation aux différents niveaux de connaissance de départ : les stagiaires n'ont pas à revoir des sujets qu'ils connaissent déjà;
  - meilleure assimilation de l'information parce que l'apprentissage se fait au rythme de chacun et peut s'étendre sur une période de temps;
  - uniformité du contenu et de la présentation; et
  - aucune perte de temps causée par les déplacements.
- En concevant le Manuel en ligne, le personnel du PNF a tenté de produire une trousse de formation complète, facile à utiliser et souple offrant des possibilités d'apprentissage additionnelles et une interaction avec des experts en la matière.

## TRAVAILLER ENSEMBLE

Tous les projets du PNF sont attribuables à la collaboration. Cela est particulièrement vrai pour l'élaboration du Manuel en ligne. Tout au long du projet, le personnel du PNF a tiré profit de l'expertise de nombreux inspecteurs techniques (IT) de l'Administration centrale et des Régions et a fréquemment fait appel à nos développeurs de site Web pour faire en sorte que le programme fonctionne sans problème.

Le PNF aimerait remercier tous les IT qui ont pris le temps d'examiner et de commenter les diverses parties du manuel ainsi que le premier groupe des nouveaux inspecteurs qui ont travaillé avec la version d'essai en conditions réelles dans le cadre de leur formation initiale.

On espère que ce type de collaboration demeurera une caractéristique importante du manuel. Le PNF prévoit recueillir la rétroaction des utilisateurs de façon constante et réviser le manuel périodiquement afin qu'il demeure à jour, informatif et intéressant. Les utilisateurs peuvent fournir leurs commentaires, soulever des questions ou faire des suggestions en tout temps en cliquant sur le bouton « formulaire de commentaires » que l'on trouve tout au long du manuel.

## OÙ LE TROUVER

On peut accéder au *Manuel en ligne de l'inspecteur maritime* à partir de la page des inspecteurs du site Intranet de la Sécurité maritime : [info/securitemaritime/inspecteurs/menu.htm](http://info/securitemaritime/inspecteurs/menu.htm)



Collaborateur : Philip Ryan, Sécurité maritime, Ottawa

## SERVICE MARITIMES EN DIRECT .... suite de la page couverture

Nous sommes heureux de vous présenter le nouveau site des **Services maritimes en direct**

([www.servicemaritimes.gc.ca](http://www.servicemaritimes.gc.ca)). Vous y trouverez un carrefour de renseignements faciles à consulter sur les services maritimes offerts par Transports Canada, Environnement Canada et Pêches et Océans Canada, ainsi que des liens vers des sites d'intérêt.

Jetez un coup d'œil à notre nouveau site et dites-nous ce que vous en pensez. Est-ce que certains renseignements vous sont particulièrement utiles? Aimeriez-vous faire ajouter quelque chose? Avez-vous des modifications ou des améliorations à suggérer? Vos commentaires contribueront à l'amélioration de ce site web, alors « embarquez » et innovez avec nous!



# La tâche en perspective — Réforme de la réglementation liée à la LMHC 2001



La réunion d'Avril 2002 du CCMC (Conseil consultatif maritime canadien) a eu lieu au centre de conférences du gouvernement à Ottawa.

adaptés aux besoins toujours changeants de la collectivité maritime canadienne.

L'élaboration d'un nouveau système de réglementation constitue une tâche énorme. Les responsables de Transports Canada et de Pêches et Océans Canada veulent faire participer le milieu maritime à l'élaboration de nouveaux règlements qui illustrent à la fois les besoins de l'industrie maritime et l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de la protection des personnes, des biens et de l'environnement. À cet effet, deux séries de séances de consultation ont déjà eu lieu. La série initiale de consultations, qui a permis aux participants d'obtenir un aperçu de la LMHC 2001, a été suivie de discussions portant sur la rationalisation des seuils de réglementation. La seconde série de consultations était consacrée à la réglementation relative aux petits bâtiments. On prévoit tenir d'autres consultations.

La réforme de la réglementation reste la priorité absolue, mais, tout au long du processus, le gouvernement continuera d'honorer ses obligations opérationnelles vis-à-vis de l'industrie maritime et des Canadiens.

Les responsables de Transports Canada et de Pêches et Océans Canada veulent faire participer le milieu maritime à l'élaboration de nouveaux règlements qui illustrent à la fois les besoins de l'industrie maritime et l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de la protection des personnes, des biens et de l'environnement. À cet effet, deux séries de séances de consultation ont déjà eu lieu. La série initiale de consultations, qui a permis aux participants d'obtenir un aperçu de la LMHC 2001, a été suivie de discussions portant sur la rationalisation des seuils de réglementation. La seconde série de consultations était consacrée à la réglementation relative aux petits bâtiments. On prévoit tenir d'autres consultations.

« La participation du milieu maritime au processus de réforme de la réglementation nous permettrons d'élaborer des règlements cohérents, logiques, fondés sur les risques et

Une étape importante de la modernisation de la législation canadienne en matière de transport maritime s'est terminée lorsque la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMHC 2001) a reçu la sanction royale, le 1<sup>er</sup> novembre 2001. Les modifications apportées à la *Loi* ont débouché sur un cadre législatif clair, simplifié et facile à comprendre. Les détails techniques ont été supprimés et seront transposés dans des règlements, des normes et d'autres documents pertinents.

L'attention s'est maintenant portée sur la réforme du régime de réglementation qui appuie la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Bien que la LMHC 2001 ait reçu la sanction royale, elle entrera officiellement en vigueur dans quelques années seulement. Transports Canada, en partenariat avec Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne) a chargé des équipes de projet de revoir et de remanier plus d'une centaine de règlements. Ce projet est divisé en deux phases.

La phase un, déjà entamée, est axée sur les règlements qui constituent une priorité pour la sécurité maritime et pour l'environnement, de même que sur ceux qui sont essentiels pour les besoins suivants : (i) appuyer les nouveaux concepts intégrés à la LMHC remaniée; (ii) viser les dispositions que l'on envisage de transférer de la *Loi* à un règlement; et (iii) viser les dispositions qui ne concordent pas avec la LMHC remaniée.

La phase deux mettra l'accent sur les règlements actuels qui sont juridiquement conformes à la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, mais qui doivent être mis à jour et actualisés. Nous prévoyons que la phase deux sera terminée

Collaborateurs :  
Bill King et Linda Brazeau  
Sécurité maritime  
Ottawa

Pour plus de renseignements sur le projet de réforme de la réglementation, consultez le site : [www.tc.gc.ca/CMAC/ccmcpinpal.htm](http://www.tc.gc.ca/CMAC/ccmcpinpal.htm)

internationales : [www.tc.gc.ca/securitemaritime/Regle-aff-inter/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/Regle-aff-inter/menu.htm)



## NORMES D'ÉLECTRICITÉ RÉGISSANT LES NAVIRES (2002) — TP 127

Les présentes normes, modifiées en 2002, énoncent les normes minimales de sécurité de l'équipement, des installations et des appareils électriques et les exigences relatives aux inspections initiales et périodiques. Les modifications ne s'appliquent que lors de la construction d'un nouveau navire, lorsqu'un navire est nouvellement enregistré au Canada ou lorsque les installations, l'équipement ou les machines d'un navire existant font l'objet d'une reconstruction ou de modifications substantielles.

## COURS DE FORMATION APPROUVÉS PAR LA DIRECTION DE LA SÉCURITÉ MARITIME (2001) — TP 10655

Cette publication mise à jour en 2001, liste tous les Cours de formation offerts par des institutions au Canada, aux États-Unis et au Royaume-Uni ainsi que l'adresse, les personnes-ressources et les cours offerts dans chaque établissement.

## LA SURVIE EN EAUX FROIDES (2001) — TP 13822

Au Canada, un grand nombre de personnel est déplacé sur les lacs et rivières pendant les mois d'hiver et du printemps dans des embarcations non munies de radeaux de sauvetage. L'étude en question vise à établir si cette situation est acceptable ou non.

## EXAMEN MÉDICAL DES MARINS — GUIDE DU MÉDECIN (2001) — TP 11343

Le Guide décrit les procédures administratives applicables à la délivrance des certificats médicaux, les facteurs dont les médecins et les infirmiers/tières autorisée(s) doivent tenir compte lors d'un examen médical, les conditions d'aptitude physique exigées des gens de mer qui désirent un certificat médical, ainsi que les épreuves permettant de vérifier si les gens de mer satisfont ces conditions.

## MÉTHODE DE GESTION DES RISQUES DE PILOTAGE (2001) — TP 13741

Transports Canada vise à fournir à chaque administration de pilotage des outils et des aides leur permettant de respecter les recommandations de l'examen ministériel. Ceux-ci incluent, notamment, l'utilisation du présent document et des cours de formation pour faciliter la réalisation des futures évaluations en fonction du risque à l'appui des décisions que doivent prendre les administrations de pilotage.

## SÉCURITÉ MARITIME — CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT — RAPPORT ANNUEL 2001 — TP 13595


Le document porte sur le contrôle de navires étrangers arrivant dans les ports canadiens, incluant les initiatives canadiennes et internationales, ainsi que les rapports statistiques. Au cours de 2001, Transports Canada a pris des mesures efficaces afin de réduire le nombre de navires étrangers non conformes aux conventions établies et d'améliorer la formation des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port.

## NORMES DE CONSTRUCTION DES PETITS BATEAUX (2002) — TP 1332

Cette norme révisée remplace le TP 1332-1999, *Normes de construction des petits bateaux*. Son application est assurée conjointement par le Bureau de la sécurité navitique de la Garde côtière canadienne, pour les embarcations de plaisance, et par Sécurité maritime de Transports Canada, pour les navires commerciaux. La présente norme sera révisée plus en profondeur en vue d'être insérée par renvoi dans le *Règlement sur les petits bâtiments*.

En plus des publications ci-haut mentionnées, la Sécurité maritime a émis au cours des récents mois, un certain nombre de **Bulletins de la sécurité des navires** :

- 01/2002 — Dispositifs de largage hydrostatiques défectueux
- 02/2002 — Systèmes de références des cartes marines et exactitude des positions
- 03/2002 — Cargaisons solides en vrac : Écarts par rapport aux conditions et limitations de chargement indiquées dans le manuel de chargement
- 04/2002 — Entrée en vigueur imminente de nouvelles exigences relatives aux installations radio VHF à fonctions d'appel sélectif numérique (Radio VHF — ASN)
- 05/2002 — Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution
- 06/2002 — Séances d'information sur la sécurité à l'intention des passagers
- 07/2002 — Appareils respiratoires pour l'évacuation d'urgence
- 08/2002 — Brevets et certificats des mécaniciens de marine — mise à jour
- 09/2002 — Systèmes d'assèchement des cales : la détection rapide peut sauver des vies

Vous pouvez accéder à tous les bulletins et à la liste complète des publications en ligne de la Sécurité maritime à l'adresse Web suivante : [www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm) 



## UNE DÉCLARATION RELATIVE AU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT RENFORCE LES RELATIONS

Une déclaration signée l'an dernier contribuera à établir une relation plus solide entre les trois compétences maritimes. Lors de la réunion du comité de la sécurité maritime internationale (OMI), les autorités maritimes du Canada, des États-Unis et du Mexique ont signé une déclaration nord-américaine conjointe relative au contrôle par l'État du port.

Dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), les partenaires s'emploieront à harmoniser les procédures et à échanger des renseignements, ainsi que leurs effectifs d'inspecteurs.

## COOPÉRATION INTERNATIONALE RELATIVE AU MILIEU MARITIME, À LA SÛRETÉ ET À LA SÉCURITÉ

Plus tôt cette année, l'ancienne sous-ministre Margaret Bloodworth a représenté le Canada lors d'une conférence des ministres des Transports, à Tokyo, au Japon.

Les ministres de 20 pays développés ont rédigé quatre déclarations conjointes visant à inciter les pays du monde entier à collaborer afin de lutter contre les problèmes environnementaux liés à l'infrastructure de transport. Les auteurs y proposaient, notamment des mesures destinées à éliminer les navires non conformes aux normes et susceptibles de causer de la pollution maritime. De plus, dans les déclarations précitées, les ministres dénonçaient les attaques terroristes perpétrées aux États-Unis le 11 septembre 2001 et exprimaient leur appui entier à l'égard de mesures internationales visant à accroître la sûreté du transport aérien et maritime.

Au cours de la conférence, M<sup>me</sup> Bloodworth a signé un protocole d'entente bilatéral entre Transports Canada et le Ministère des affaires maritimes et des pêches de la République de Corée, destiné à promouvoir la collaboration technique entre les deux pays, en ce qui a trait à la sûreté et à la sécurité maritime.

Sur la photo, de gauche à droite, les personnes présentes à la signature du protocole d'entente : M. Eun Lee, directeur général du Bureau de la gestion de la sécurité maritime, République de Corée; M. Seong-ho Kim, attaché des affaires maritimes et des pêches, première secrétaire, ambassade de la République de Corée au Japon; M. Ka-Tack Lim, directeur, Ministère des affaires maritimes et des pêches, République de Corée; M. H.E. Yu Sam-Nam, ministre des affaires maritimes et des pêches, sous-ministre — Transports Canada; M. Bernard McPhail, premier secrétaire, section économique, ambassade du Canada, Tokyo, et M. David Steuerman, deuxième secrétaire, transport routier, aéronautique, défense et TI, ambassade du Canada, Tokyo.

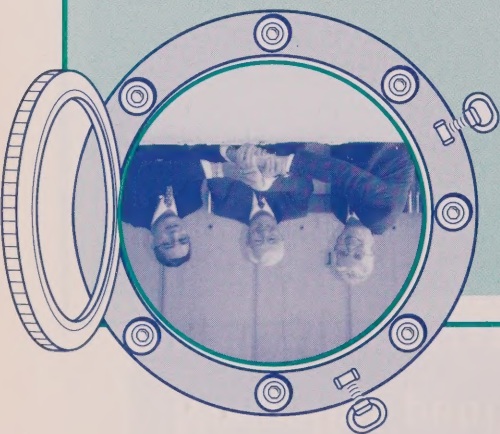
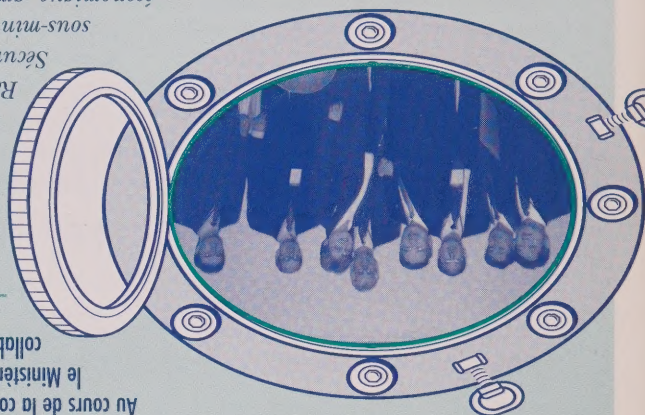
## TRANSPORTS CANADA ET GERMANISCHER LLOYD (GL) SIGNENT UNE NOUVELLE ENTENTE QUI FAVORISERA LA SÉCURITÉ EN MER

Un nouveau partenariat à long terme entre Transports Canada et Germanischer Lloyd (GL) vise à favoriser l'industrie maritime canadienne, de même que la sécurité en mer.

L'an dernier, les deux organisations ont conclu une entente qui entraîne la délégation de la délivrance de certificats statutaires aux navires immatriculés au Canada à GL, de même que la réglementation de celle-ci dans ce contexte. Cette entente fait partie de la démarche actuelle axée sur la délégation de certaines fonctions à des sociétés de classification, afin que les responsables de la Sécurité maritime soient mieux en mesure de se concentrer sur les priorités et les partenariats liés à la sécurité en mer des navires canadiens. Outre GL, trois autres sociétés de classification ont signé des ententes jusqu'à maintenant, soit Lloyds Register of Shipping, l'American Bureau of Shipping et Det Norske Veritas. D'autre part, Bureau Veritas est sur le point de conclure une entente et Class NK a manifesté un intérêt à cet égard.

En plus de la signature de l'entente, plusieurs autres conditions doivent être satisfaites avant qu'une société de classification ne soit acceptée en vertu du Programme de délégation des inspections obligatoires.

Cérémonie de signature. De gauche à droite : H. Mazhar, gestionnaire de secteur GL Canada; H. Hornum, directeur GL; F. Granemann, directeur général GL division Americas et V. M. Santos-Pedro, directeur TC.



M. Richard Day, directeur, Normes — navires et exploitation, Transports Canada, adjoint, Sécurité maritime et protection de l'environnement, de la Garde côtière des États-Unis et le capitaine Angel Suarez Vallego, conseiller aux affaires maritimes, de l'ambassade du Mexique à Londres, lors de la cérémonie de signature.



# Observations du directeur général



Gerard McDonald

La Direction générale de la Sécurité maritime traverse actuellement une période très mouvementée. Comme toujours, nous nous efforçons d'améliorer la sécurité en mer, en accordant une importance toujours croissante aux petits bâtiments commerciaux et à la réforme de la réglementation.

Comme plusieurs d'entre vous le savez, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMC 2001) a reçu la sanction royale le 1<sup>er</sup> novembre 2001. Je tiens à exprimer ma reconnaissance aux employés de la Sécurité maritime, à nos partenaires, ainsi qu'aux parties intéressées de leur contribution à la réalisation de cette étape historique.

La tâche qui en découle, et qui consiste en l'examen d'une certaine de règlements existants, est maintenant en cours. Je suis convaincu que, grâce à la collaboration de nos collègues de Pêches et Océans Canada, l'équipe responsable de la réforme de la réglementation sera en mesure de relever les défis qui l'attendent.

J'ai le plaisir d'annoncer que l'élaboration des programmes de formation avance à grand pas. La Direction générale de la sécurité maritime a conçu le « Programme de formation de base en matière de sécurité » et le « Programme de formation de compétence pour les conducteurs » à l'intention des petits bâtiments, en consultation avec Pêches et Océans Canada et l'industrie des pêches. Pour plus d'information, voyez l'article « Nouvelle approche de formation pour les petits bâtiments ».

Les gens du Programme national de formation de la Sécurité maritime (PNFSM), qui sont chargés de

concevoir des cours techniques pour le personnel de la Sécurité maritime ont eux aussi déployés de beaux efforts. Récemment, on a développé et délivré les cours de formation suivants : *Cours d'initiation pour les inspecteurs maritimes*, *Inspections des petits navires à passagers*, et *Les enquêtes, phase I et II*. D'autres réalisations associées à ce programme sont décrites dans le présent numéro.

Dans le futur, Sécurité maritime mettra en œuvre un nouveau régime de sécurité qui s'appliquera à l'ensemble des navires nationaux, y compris l'année prochaine les petits bâtiments auparavant exemptés des inspections. En outre, on élabore actuellement un nouveau système de sécurité relatif aux bateaux de pêche.

Ces initiatives permettent d'entrevoir l'avenir avec optimisme et enthousiasme.

En ce qui me concerne, je serai heureux de poursuivre cette démarche importante et stimulante avec vous, dans le cadre de mes nouvelles fonctions de directeur général de la Sécurité maritime. Je sais que je peux compter sur votre appui dans cette démarche, qui nous permettra de tracer l'avenir de notre organisation. Recevez mes meilleures salutations.

Gerard McDonald

Directeur général, Sécurité maritime

## Sécurité maritime en rubrique

Sécurité maritime en rubrique est une publication de la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada. On y trouve de l'information intéressante pour la communauté maritime en général, qu'il s'agisse de la législation maritime, de recherches de projets ou d'événements.

### Soumissions

Nous serions heureux de recevoir vos idées d'articles, qu'il s'agisse de textes, de photos ou de suggestions. Veuillez indiquer vos noms, adresses et numéros de téléphone. L'équipe de la rédaction se réserve le droit de réviser les articles pour des questions de longueur, de clarté et de style.

### Enquêtes

Veuillez adresser vos commentaires, demandes d'information, idées à :

Rédacteur en chef  
Sécurité maritime en rubrique  
Transports Canada, Sécurité maritime  
Tour C, Place de Ville  
330, rue Sparks, 1<sup>er</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
Canada K1A 0N8

Téléphone : (613) 990-6653  
Télécopieur : (613) 990-6191

Courriel : [securitemaritime@tc.gc.ca](mailto:securitemaritime@tc.gc.ca)  
Site web : [www.tc.gc.ca/securitemaritime](http://www.tc.gc.ca/securitemaritime)

Les articles ne reflètent pas nécessairement les politiques ou les points de vue officiels de la Direction générale de la sécurité maritime. Sans avis contraire, on peut reproduire le contenu de la publication pourvu que l'on mentionne Sécurité maritime en rubrique comme source.



# Sécurité maritime

NUMÉRO 10 • AUTOMNE 2002

## Amélioration de la sécurité des navires nationaux

**L'**engagement de Transports Canada à l'égard de l'amélioration de la sécurité maritime a motivé la plus récente série de modifications apportées aux règlements et à la formation, dont la plupart sont fortement axées sur les petits navires commerciaux.

Bien que le Canada jouisse déjà d'un taux enviable et peu élevé d'accidents, l'amélioration de la sécurité constitue toujours une priorité. Cependant, les statistiques révèlent que la majorité des accidents maritimes qui surviennent au Canada, y compris les accidents mortels, mettent en cause des petits bâtiments. La mort par noyade de deux jeunes passagers qui se trouvaient à bord du navire de croisière *True North II*, qui a coulé dans la Baie Georgienne le 16 juin 2000, en fournit un tragique exemple. L'incident a fait ressortir la nécessité d'accroître les consignes de sécurité et de rehausser la culture en matière de sécurité des petits bâtiments.

### QUELLES MESURES PRENONS-NOUS?

La nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMC 2001), qui constitue un facteur important en matière de sécurité, prendra sa forme définitive une fois que la réforme actuelle de la réglementation, qui met l'accent sur les petits bâtiments, sera terminée. La LMC 2001 permettra à l'ensemble du milieu maritime de fonctionner d'une manière sûre, efficace, sans danger pour l'environnement et adaptée aux besoins des Canadiens.

Une équipe de projet s'est employée à consulter des clients de l'ensemble du Canada et à coordonner l'élaboration du nouveau Règlement sur les petits bâtiments. On a fait des modifications aux règlements existants sur des séances d'information sur la sécurité des passagers et sur l'équipement de sauvetage.

Au printemps 2003, Sécurité maritime de Transports Canada mettra en œuvre un nouveau régime de sécurité pour les navires nationaux. Ce nouveau régime s'applique aux petits bâtiments commerciaux d'une jauge brute d'au plus 150 tonneaux. Ceci inclut un nombre important de bâtiments d'une jauge brute de 15 tonneaux ou moins qui transportent un maximum de 12 passagers et qui n'avaient peut-être pas été inspectés antérieurement. Une fois entièrement mis en œuvre, le nouveau régime de sécurité s'appliquera à plus de 90 % de la flotte nationale du Canada.

...suite à la page 8

Voir à la page 6 pour plus de détails

12	les petits bâtiments de formation pour Nouvelle approche à la retraite
11	Cérémonie de départ à Bud Streeter
10	Bon vent et bonne voile des navires
7	L'incendie à bord La protection contre la formation en ligne
6	Lancement de la
5	liée à la LMC 2001 de la réglementation perspective — Réforme La tâche en
4	Transports Canada en direct de Nouvelles publications
3	Travailler ensemble
2	du directeur général Observations

### Table des Matières

en rubrique